

韓国ではいま、くるま社会に向かって 人々の生活が変わり始めています。

チョー テェ キョング
曹 大 京

In Korea, People Has Begun Experiencing
New Life toward Motorization Society.

Tae Kyung Cho

長山 韓国は今、オリンピックの開催に向けて急ピッチで社会が動いているといいますが、どういう状況ですか？

曹 さすがに複雑な問題があらゆる方面で起こっていますね。施設の拡充や道路の拡張、秩序の確保などいろいろと……。

長山 交通問題とかも？

曹 ええ。今年の5月に自動車の保有台数が百万台を突破したんです。例えばそれに伴う生活上の変化が現れたりね。若い連中は車を買ったことで、酒のはしご飲みなんか減るようになってきました。

長山 ははあ、車を買ったことで(笑)。車社会に向かって大きく動き出して、日常生活が変わり出したわけですね。

曹 ええ、行動半径が拡大しましたね。

長山 私が韓国へ伺った時には、ソウル近辺の道路はひじょうに幅が広くて、高速道路も整っているような感じがしました。

曹 自動車数が少ないので、そう見えたのかもかもしれません。しかし、これから5年の間に急激に増えて、例えばソウルだけで百万台を突

破すると予想したら、その時にも道路が広く見えるかどうか、わかりませんね。

長山 今、全国の人口は？

曹 4100万人くらいです。そのうち流動人口も含めて900万人がソウルに集まっています。

長山 すると大体4分の1はソウルに……地下鉄な

どの大量交通機関はどうですか？

曹 ほとんど完備しています。

長山 曹先生はドイツに長くおられて、アメリカにもおられたそうですが、日本の道路交通、あるいは交通システムにどういう印象をお持ちでしょうか。

曹 ある点ではね、特定面積あたりの交通安全対策のための投資が各国の中で最も多いんじゃないか、という感じがします。それと、私が特に強く思った

のは、交通信号などの交通表示が、かなり発達しているなということです。その関係に携わる専門家の努力が見えるわけです。

長山 韓国では交通事故はどうですか？

曹 増加しています。

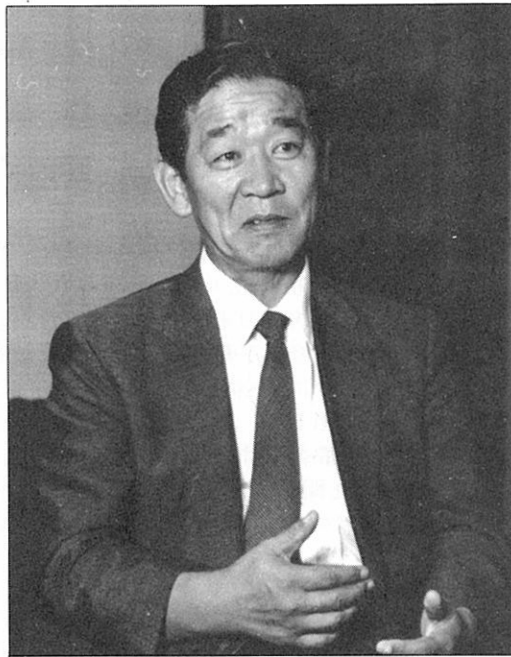
長山 それが一番マイナスの問題ですね。

曹 程度の問題とも思いますが、機械化・産業化の歴史の長い国ほど、モータリゼーションに対して生活自体が適応していますね。しかし韓国は歴史がまだ浅い。だから様々な現象が起こるのでしょう。ある面で時間が解決する問題でしょうけれど、やはり、そういう経験をすでに経てきた国との比較がてっとり早いんじゃないかと思うのです。

長山 そういう意味で、共同研究というのは意味があるわけですね。

曹 ええ、絶対的な意味があります。

長山 先生は心理学がご専門で、特にパーソナリティを研究されているわけですが、心理学が韓国の交通問題に対してどんな役割を果たすとお考えですか。



ソウル大学教授。心理学。西独ハイデルベルク大学で修学。独・英・日本語を自由に駆使してパーソナリティ研究に励む。インタビュー長山氏とは同大学の寮で寝食を共にした。ハーバード大学エンチン客員教授。現在韓国心理学会会長、韓国道路交通安全協会特別研究委員。元ソウル大学企画室長。53歳。

インタビュー

長山 泰久

本学会会員。大阪大学人間科学部教授。交通心理学。暴走族、交通教育などの先駆的研究者としてわが国の交通安全教育を確立。最近では交通における人間の行動・意識・思想などの文化的諸要因に関する国際共同研究に力を入れている。



直 これまでは心理学というのは基礎学問的な立場で、応用よりは科学的客観的方法論に重点を置いて真理探究的な色を帯びてきた、いわゆるアカデミックな側面に重心がありましたね。しかし社会が複雑化し、生活が複雑になるにつれて、人に関する理解と関心が昂まる必要性が強くなりますね、で応用的な面に対する要求をし始めたわけですね。ですからこれからは、このような身近な、実際的な問題に対して関心を高めなくてはいけないと思います。学問の目的というのはいろいろと言えらるでしょうけれど、やっぱり福祉の増大とか、また幸福の問題とかね、人生をもっと豊かにするのに貢献しないといけないんじゃないでしょうか。

長山 おっしゃるとおりだと思います。今回私たちも先生と一緒に研究をやれるのですが、どういう形で韓国と日本とは協力関係が得られましようか。

直 “Out of sight, out of mind.”(去る者は日々に疎し)ですからね、接触を頻繁に保ち意見交換の機会を多く持つ。それからこれは基本的な問題ですが、人間の見解というのは立場によってちがってくるでしょう、完全な意見の一致はあり得ません。ですから、妥協し合うこと、理解し合うことが大切ですね。

長山 韓国は日本より少し遅れてモータリゼーションが始まったというお話ですが、日本が辿ってきたマイナスの面を同じように辿るんじゃなくて、うまく乗り越せるようにできるといいですね。

直 そうですね。しかし発展の段階で、ある段階をとりこしたら、基礎がぐらつきますよ。時間は短縮できるけれど、ですからやはり同じ経過を辿らざるを得ないでしょう。モータリゼーションの現象は、自動車工業の抬頭以来、この10年ぐらい、急激に頭をもたげている。これはひとつの新旧の共存の状態です。認識はまだ昔のままで周囲の環境が急激に変わっています。

長山 ええ。

直 これをどううまい具合に調和するか。それにね、自動車の生産台数は、今日では大量生産ですから、

どんどん急激に増加するでしょう。だからこの自動車問題というのは、最小限、5年も10年も先を見通して将来起こり得る問題に対する予備的措置も予めとっておかなければ、と思います。

長山 これはちょっと聞いたことなんですが、韓国では交通に関する独自の対策として“ノー・ポリス・デー”というものをつくっておられるそうですね。ただ単に規制するだけじゃなくて、自分たちの自立的な形のものをつくろうとしておられるのが我々の関心のあるところなんです。

直 案外成功するかもしれませんね。交通ルールというのは、たいてい人の行動を規制するような内容ですから、それに対して一種反撥がありますよ。そういう規制をとり除いたら、成功する可能性が出てくるかもしれませんね。それに個々人の人格を尊重するということですよ。そうした場合、みんなどうということになるのでしょうか……。

まあ現状は月2回今年の5月から実施していますけど、都市の方は国際的行事やらで完全なノー・ポリス・デーはちょっと難しいようです。地方では運転する立場の人は歓迎する一方、一般の人の間では時期尚早ではないかという意見があるようです。2週間または1ヵ月位の実施だとデータの比較が可能でしょうけれど、月2回ではまだ、決定的評価は本当に時期尚早ではないかと思ひます。

長山 我々も興味を持ってながめて、採り入れられるものなら是非採り入れていかななくてはいけない問題だと思います。

インタビュー後記

（昭和60年9月5日実施）
 密に期待される。われわれも良き
 パートナーとして一層関係を
 理学研究が急速に進展するこ
 事により、韓国での交通心
 題にとり組む意欲を持たれた
 学会の直先生がこの領域問
 なかったようである。韓国心
 これに十分応え得る状況では
 の課題が多くなってきた。韓
 国も日本と同様交通問題
 で心理学的に解決を求められ
 人を通して会う機会が最近多
 くなった。